

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN

Karl Drais

**200 Jahre
Fahrrad**



Und
heute?

Editorial

Liebe Leser!

Vor 200 Jahren begann in Mannheim die Geschichte des Fahrrades mit der Laufmaschine von Drais. Für seine Erfindung fehlten geeignete Wege, und das Radfahren auf Gehwegen führte schon 1817 zu Konflikten und zum Befahrungsverbot. Eine längst vergangene Geschichte?

Heute geht es Radfahrern viel besser: Auf glatt asphaltierten Straßen kommen sie flott voran. Zwischen Fahrradstraßen, Radschnellwegen und dem Mobilitätskonzept 2030 wird alles Mögliche zum Wohle der Radler geplant. Eine der wenigen Radstationen außerhalb Nordrhein-Westfalens steht am Darmstädter Hauptbahnhof zur Verfügung. Die vielen schönen Radwege in Stadt und Land sind ausgezeichnet beschildert, die Radmitnahme in Zug und Bus ist im RMV problemlos möglich, um nur Einiges zu erwähnen. Tarek Al-Wazir stellte im letzten Jahr fest: „Die Verkehrswende [...] sie findet gerade statt.“ Und tatsächlich: Wie jeder von uns beobachten kann, nimmt der Radverkehr kräftig zu.

Das Problem von vor 200 Jahren besteht jedoch nach wie vor. Die Darmstädter Wilhelminenstraße ist ein Beispiel für ein Befahrungsverbot, ausgerechnet am Ende einer Fahrradstraße (und wie es um das andere Ende steht, können Sie in

dieser Ausgabe nachlesen). Und will man die Wilhelminenstraße vermeiden, ja wie, bitteschön, kommt man dann von der Kuppelkirche zum Kantplatz? Es gibt viele Pläne, aber weit weniger funktionierende Lösungen. Auch auf vielen größeren Straßen gibt es ein Befahrungsverbot: Radfahrer müssen Radwege benutzen, egal in welchem Zustand sie sich befinden, und egal ob sie den nötigen Abstand zu parkenden Autos einhalten oder nicht.

Dabei ist der für einen stressfreien Radverkehr nötige Platz in unseren Städten vorhanden. Allein: er wird zugeparkt. Selbst auf einer Fahrradstraße wie der Darmstädter Wilhelminenstraße wird den beidseitig parkenden Autos mehr Platz eingeräumt, als den Radlern. Begegnungen von Autos und Radfahrern erfordern hier gegenseitige Rücksichtnahme.

Wem kommt aber das Parken in langen Reihen am Straßenrand zu Gute? Hört man denen zu, die sich laut vernehmlich melden (das Beispiel der B3 in Zwingenberg finden Sie in dieser Ausgabe), dann wären wir Alle das. Ich behaupte: Die Mehrheit sind die Menschen, die entweder gar kein Auto besitzen oder für ihr Auto einen eigenen Parkplatz gebaut oder angemietet haben.

Deshalb muss man sich fragen, ob es gerecht ist, dass die öffentli-



che Hand Parkplätze kostenfrei zur Verfügung stellt, aber gleichzeitig die Grundsteuer erhöht. Denn Grundsteuer zahlen wir alle - Mieter und Eigentümer. Vielleicht glauben Sie, das mag stimmen, aber es wird sich nicht ändern? Nun, vor zehn Jahren war man sich einig, dass Gaststätten ohne die Möglichkeit des Rauchens nicht überleben könnten.

Auf diesem oder einem anderen Weg: Soll die Verkehrswende stattfinden, müssen wir für neue Gedanken offen sein. Überlegen wir, wie wir den vorhandenen Raum gerecht verteilen und geeignete Wege für alle Verkehrsteilnehmer schaffen.

Viel Freude beim Radeln in der schönen Jahreszeit wünscht Ihnen
Annelie von Arnim

Inhalt

Editorial	2	Ausbau des Fernradwegs R9	14
Radwege und mehr!	3	Fahrradfreundliches Viernheim als Ziel	14
Frischzellenkur	4	Das Ende der Fahrradstraße?	15
Ein Jahr Facebook Darmstadt-Dieburg e. V.	6	Nachlässigkeit ist gefährlich	16
Heiße Diskussionen auf der Versammlung	7	Kampagne „Miteinanderzone“	
ADFC Hessen kürzt Einnahmen der Gliederungen	7	in der Darmstädter Fußgängerzone	17
Gefragt und zugehört	8	Pfungstadt: Benutzungspflicht	
Endlich! Der Betonklotz ist weg	9	in der Mainstraße aufgehoben	18
ADFC Infostand bei „Darmstadt Mobil“	10	Fahrradtag rund ums Naturfreundehaus	19
B3 in Zwingenberg verbindet		Karl Drais: 2 Räder – vor 200 Jahren	20
alle Verkehrsteilnehmer	11	Urlaub zu Hause	21
Kooperation oder Konfrontation?	12	Moment mal	22
Radverkehrskonzept für Frankfurter Straße	13	Zweiter Band von	
Alsbach-Hähnlein: Thomas Dexheimer,		„Rauf aufs Rad“ erschienen	22
ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter	13	Leserbrief- Fantasie durch Verordnung ersetzt!	23
Endlich – Kooperation führt zum lange geforderten		Impressum	23

Radwege und mehr!

Mobilitätskompetenz bei Hessen Mobil

Der ADFC im Gespräch mit Andreas Moritz

Hessen Mobil – diese Bezeichnung haben die meisten von uns schon einmal irgendwo gehört oder gelesen. Also: als obere Landesbehörde gestaltet und betreut Hessen Mobil mit insgesamt rund 3500 Mitarbeitern das übergeordnete Straßennetz in Hessen. Das umfasst 17.000 km Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Dazu kommen noch die Kreisstraßen, die im Auftrag der Landkreise betreut werden. Das Ganze wird zentral von Wiesbaden aus gesteuert und regional durch sechs Bevollmächtigte als erste Ansprechpartner unterstützt.

Regionaler Bevollmächtigter in und für Südhessen ist Andreas Moritz. Mit ihm sprachen der Vorsitzende des ADFC Kreis Bergstraße, Matthias Gehrman, und Xavier Marc, Vorsitzender des ADFC Darmstadt-Dieburg, um zu erfahren, wie weit die Belange der Radfahrer bei den Planungen berücksichtigt werden und wie der ADFC in diesem Sinne mitwirken kann.

ADFC: Herr Moritz, nachdem wir etwas über Struktur und Aufgaben von Hessen Mobil erfahren haben, können Sie uns etwas zu ihrem Aufgabengebiet sagen?

Andreas Moritz: Gern. Als Regionalbevollmächtigter für Südhessen (4 Süd-Kreise) bin ich erster Ansprechpartner für die Politik, für Landräte, Bürgermeister und Abgeordnete aber auch für Behörden, Institutionen und Verbände in der gesamten Region. Ich bin Mittler zwischen den verschiedenen Sparten im Hause, und den dazugehörigen Standorten Heppenheim und Darmstadt. Dabei sind wir als Straßenbaubehörde (Baulastträger) für die Fahrbahnen zuständig, dazu gehören natürlich auch die Radwege an den klassifizierten Straßen. Wir arbeiten eng mit den Straßenverkehrsbehörden und mit den Planern der Städte und Kreise zusammen.

(Anm. der Redaktion: Es gibt daneben eine Reihe von Ausnahmen und Besonderheiten bezüglich der Zustän-



Foto: Elmar Triburski

Herr Moritz erläutert den Verlauf des Fernradweges R9.

digkeiten, die wir aber im Interesse der Lesbarkeit und Verständlichkeit hier nicht im Einzelnen aufführen. Sie wurden aber von Herrn Moritz beschrieben und mit den Herren Gehrman und Marc eingehend besprochen.)

ADFC: Das Bundesland Hessen zählt leider, was die Radwege an Bundes- und Landstraßen betrifft, zu den Schlusslichtern. Besteht der Ehrgeiz hier aufzuholen und was ist dafür geplant?

Moritz: Sie wissen ja vielleicht, dass unser Minister Tarek Al Wazir eine Sanierungsoffensive bis zum Jahre 2022 aufgelegt hat, in der auch die Sanierung bestehender und die Schaffung neuer Radwege an Landesstraßen enthalten ist. Hierfür sind rund 30 Mio. Euro für 60 Radwege eingeplant. Wir sind bereits in der Planung und Umsetzung. Es wird derzeit etwa ein Radweg pro Jahr fertig gestellt, z.B. Erbach – Schönnen oder Gundershausen – Groß-Zimmern. Im Kreis Bergstraße sind drei Radwege im Planungsstadium. Ich denke, wir sind dabei, aufzuholen.

ADFC: Und wie sieht es mit Rad-schnellwegen aus?

Moritz: Hierzu gibt es einen positiven Ministeriumsbeschluss bezüg-

lich der Förderfähigkeit, die Planung liegt jedoch in kommunaler Hand (in der Regel die Landkreise).

ADFC: Der Boom für Pedelecs und schnelle Elektroräder ist ungebrochen. Ergeben sich daraus neue Anforderungen für die Planung und den Bau von Radwegen, was z.B. Breite und Beschaffenheit betrifft?

Moritz: Zugegeben, das ist ein schwieriges Thema. Es gibt dazu Forschungsgruppen, deren Ergebnisse letztlich in das bundeseinheitliche Regelwerk zum Straßen- und Verkehrswesen einfließen. Die Einführung dieser Regelwerke ist dann wie auch die Prioritätensetzung eine politische Entscheidung, mit deren Umsetzung in Bezug auf Radweggestaltung wir in der Folge betraut sein werden.

ADFC: Als durchaus kritische Benutzer und Kenner der Radwege fallen uns natürlich problematische Verkehrsanlagen auf, an deren Feststellung und Beseitigung bzw. Verbesserung wir als Radfahrerlobby gern aktiv mitwirken möchten. Welche Möglichkeiten sehen Sie für unsere Mitarbeit?

Moritz: Auch dies ist eine politische Entscheidung. Wir stellen einen Bedarf fest und melden ihn an die Zentrale nach Wiesbaden weiter,

wo eine Fortschreibung der Programme stattfindet, aus denen dann im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, und Landesplanung (HMWEVL) die Haushaltspläne entstehen. Wenn Sie uns also Bedarfe melden, so werden wir diese bewerten und ggf. weiterleiten. Die Entscheidungen zur Umsetzung treffen jedoch die Abgeordneten, nicht wir. Sprechen Sie als ADFC auch mit den Abgeordneten, das ist letztlich Ihre Adresse zur Einflussnahme. Insofern haben Sie als ADFC die Möglichkeit zu gestalten wie übrigens jeder andere Bürger auch.

ADFC: *Mehr und mehr werden wir jedoch bei kommunalen Vorhaben dazu gebeten, um unsere Expertise einzubringen. Wäre dies auch bei Hessen Mobil möglich bzw. wünschenswert?*

Moritz: Allemal. Wir haben jedoch keinen offiziellen Auftrag, Sie zu jeder Planungsaktivität einzuladen bzw. zu hören. Das kann nur auf informellem Wege passieren. Gern nutzen wir hier Ihren spezifischen Sachverstand. Ihnen ist es unbenommen, sich bei den Planungs- und Baurechtsverfahren einzubringen.

ADFC: *Lassen sie uns noch einige praktische Beispiele erwähnen: In Zwingenberg wurde der ADFC zu einer Bürgerveranstaltung (s. Sonderbericht) eingeladen, an dem auch Sie beteiligt waren. Bei Ihren Äußerungen war nichts von Fahrradanlagen zu hören?*

Moritz: Wir wollen nur die Fahrrad erneuern. Jetzt ist die Stadt Zwingenberg gewillt, auch die Randbereiche neu zu gestalten. Dafür hat sie Arbeitskreise gebildet, welche die Bedürfnisse der Bürger berücksichtigen. Für uns ist das ein ergebnisoffenes Verfahren. Wir werden das Ergebnis am Ende diskutieren und sind offen für erweiterte Forderungen, z.B. für Radfahrstreifen.

ADFC: *Wir denken da an die B449. Zwischen Trautheim und Böllenfalltor kreuzt der vielbefahrene Fernradweg R8 die ebenfalls vielbefahrene Bundesstraße. Hier wäre eine Querungshilfe aus unserer Sicht nicht nur wünschenswert, sondern dringend erforderlich. Auch die vielen Wanderer und Jogger würden davon profitieren. Wie steht Hessen Mobil dazu?*

Moritz: Klare, kurze Antwort: Ist in der Planung. Kommt. Form ist noch nicht klar.

ADFC: *Die Bürgermeister-Metzendorf-Straße in Heppenheim soll in 2018 eine neue Fahrbahndecke bekommen. Haben Sie in Wiesbaden auch die Berücksichtigung der Radfahrer angeregt?*

Moritz: In der Sanierungsoffensive ist der Radweg im Lückenschluss über die Autobahn hinweg nach Heppenheim mit drin. Wir haben ja vor zwei Jahren das Brückenbauwerk im Zuge der Landesstraße über der Autobahn neu gebaut. Und da haben wir schon erreichen können, dass die nördliche Kappe breiter gebaut worden ist, um später den Radweg aufnehmen zu können. Dieser befindet sich nun in der Planung.

ADFC: *Und wie sieht es aus auf der B426 zwischen Nieder-Ramstadt und Eberstadt an der Felsnase? Gibt es da schon einen Planungsauftrag?*

Moritz: Dazu muss ich leider sagen, dass die Abstimmung mit dem Ministerium noch läuft. Bisher haben wir keine Aussage, ob und wie wir weiter planen sollen. Ist also noch ergebnisoffen.

ADFC: *Herr Moritz, wir bedanken uns für die Informationen und stehen Ihnen und Ihrer Behörde mit unseren Erfahrungen und unserem Expertenwissen rund ums Radfahren gern zur Verfügung.*

Das Gespräch wurde aufgezeichnet von Elmar Tiburski

Frischzellenkur

ADFC Bergstraße wählt neuen Vorstand

Am 8. Februar fand in Heppenheim die Mitgliederversammlung (MV) des ADFC Bergstraße e.V. statt. Neben dem Rechenschaftsbericht über die vielfältigen Aktivitäten in der Verkehrspolitik und bei den Fahrradtouren stand in diesem Jahr die Wahl des Vorstandes und der Beisitzer an.

Bericht des Vorstandes

Weit über 30 Teilnehmer waren gekommen, um sich zu informieren und an der Vorstandswahl zu beteiligen. Eine Besonderheit neben den allgemeinen Vorstandsaufgaben war im vergangenen Jahr die persönlich (durch Telefonanrufe der Vorstandsmitglieder) durchge-

führte Mitgliederbefragung, über deren Ergebnisse Vorstandsmitglied Norbert Diehl berichtete und die den Mitgliedern in dieser Ausgabe zugänglich gemacht wird. Die Anregungen werden in die Vorstandsarbeit einfließen, und die Vereinsbindung konnte durch die persönliche Ansprache weiter gefestigt werden. Weitere Schwerpunkte der Arbeit waren, neben der allgemeinen Vereinsarbeit, die Kurse für Flüchtlinge und Migranten sowie die Arbeit in den Verkehrsausschüssen.

Veränderungen im Vorstand

Generell kann man feststellen, dass die Fluktuation bei ehrenamt-

lichen Tätigkeiten eine Konstante ist, mit der man rechnen muss. Sei es aus beruflichen, Gesundheits- oder Altersgründen, sei es durch Wegzug oder Amtsmüdigkeit. So schieden diesmal Bärbel Rengsdorf, Karin Lippke, Herbert Mansfeld und Manfred Zahn aus dem Vorstand aus und wurden mit Dank und kleinen Präsenten verabschiedet. Allseits begrüßt wurde, dass sie im Rahmen ihrer zeitlichen Möglichkeiten auch in Zukunft beim ADFC aktiv bleiben werden. Das sind gute Nachrichten, zeigen sie doch die Verbundenheit mit dem ADFC. Neben dem Vorstand sind zudem eine ganze Reihe von Ehrenamtlichen (ca. 25) tätig, sei es

als Tourenleiter, als Gestalter und Autoren des Kettenblattes und des Tourenprogrammes, als Wanderführer, als Codierer usw.

Zur Wahl stellten sich Matthias Gehrman als Vorsitzender und Lucia Scholl als Kassenwartin. Norbert Diehl, Günter Aufdermauer, Ernst Janka, Hans Werner Meinberg und Ralf Dickhaut stellten sich als Beisitzer zur Wahl. Der komplette Vorstand (inklusive Beisitzer) wurde mit überwältigender Mehrheit gewählt. Für die Zukunft wird noch nach einem 2. Vorsitzenden (m/w) und einem Schriftführer (m/w) gesucht.

Resumee

In der Schlussbetrachtung würdigte Matthias Gehrman nochmals die geleistete Arbeit aller Aktiven, ohne die ein Verband nicht lebensfähig ist. Der neu gewählte Vorstand wird mit frischem Elan die anstehenden Aufgaben angehen und weiterhin den Kontakt zu allen relevanten Organisationen und Institutionen suchen. Er bleibt auch kompetenter Ansprechpartner für alle aktiven und passiven Mitglie-



Foto: Siegfried Pöhlmann

Der neue Vorstand: vorn v.l.n.r.: Matthias Gehrman, Lucia Scholl, Günter Aufdermauer, hinten: Ralf Dickhaut, Ernst Janka, Norbert Diehl. Hans Werner Meinberg war an diesem Tag krank.

der. Darüber hinaus forderte er zur Mitarbeit derer auf, die bisher nicht aktiv waren. „Wir brauchen ständig engagierte Freiwillige, die uns unterstützen und die Kontinuität sicherstellen“, so Gehrman. 200 Jahre nach der Erfindung des Zweirades durch den Freiherrn von Drais präsentiert sich das Fahrrad

aktueller denn je als das ideale Fortbewegungsmittel für kleine und mittlere Strecken.

Der ADFC Bergstraße zeigte sich auf der Mitgliederversammlung einmal mehr als gut organisierter, funktionierender Interessenverband für die Radfahrer.

Elmar Tiburski

E-Bike Center

Bergstraße

Ihr Spezialist für Fahrräder ... und alles was dazu gehört!



Olek's Radsport

Olek's Radsport GmbH · Lars Oleknovicus
64683 Einhausen · Mathildenstraße 54
Tel. (06251) 5 30 39 · www.oleks-radsport.de

Ein Jahr Facebook Darmstadt-Dieburg e. V.

Die Hälfte der Leserinnen und Leser ist aus Darmstadt.

Am 21. Februar 2016 haben wir die Facebook-Seite des ADFC Darmstadt-Dieburg eingerichtet. Der Entschluss, einfach loszulegen, ist eher spontan gefallen.

Die Idee: Über Facebook erreichen wir unsere Mitglieder schneller, aktueller und häufiger als über andere Medien. Facebook ist längst nicht mehr nur Kommunikationsplattform zwischen Einzelnen, sondern entwickelt sich zunehmend zu einem Informationskanal. Und vielleicht würde es uns ja gelingen, über diese Plattform neue Mitglieder zu aktivieren.

Unser Plan: Täglich (mindestens) einen Beitrag mit unseren Kommentaren zum jeweiligen Thema veröffentlichen. Da wir zu zweit an den Start gingen, waren wir zuversichtlich, dies zu schaffen und zugleich verschiedene Perspektiven einbringen zu können.

Wie sieht die Realität heute, nach gut einem Jahr Facebook aus?

Tatsächlich haben wir seit 21. Februar 2016 täglich einen geplanten

Bericht veröffentlicht. Dazu kamen immer wieder aktuelle Informationen, so dass gelegentlich an einem Tag auch drei oder mehr Beiträge erschienen sind. Insgesamt waren es inzwischen weit über 500 Beiträge, Termine und Bilder. Christa Daum hat uns reichlich schöne Bilder zur Verfügung gestellt. Und wir selbst greifen auch immer mal wieder zur Kamera. So ist unser Fundus nahezu unerschöpflich.

Die Anzahl unserer „Fans“ ist inzwischen auf 152 gestiegen. Und das ist hoffentlich noch nicht das Ende der Fahnenstange! Unsere Beiträge erreichen in der Regel 50 bis 100 Leser. Wenn sie auf anderen Facebook-Seiten geteilt werden, können dies auch mehrere Tausend Leser und Leserinnen werden. In der Spitze waren das auch schon fast 6000. Ob wir so neue Mitglieder gewinnen konnten, wissen wir leider nicht.

Unsere Themen

Wir berichten über Fahrradpolitik

und Entwicklung des Radverkehrs in Stadt und Landkreis. Wir schauen über den Tellerrand und posten zu positiven wie negativen Entwicklungen national und international. Zusätzlich finden allgemeine Informationen aus der Fahrradwelt (z. B. Fahrradfahren im Winter, Radpflege...) ihren Platz.

Was wissen wir über unsere Leser

Facebook gibt da einige Informationen frei, natürlich ohne Namen zu verraten:

- 29% unserer Fans sind Frauen, 69% Männer
- 25- bis 34jährige Männer stellen die größte Gruppe
- Knapp die Hälfte kommt aus Darmstadt; die andere Hälfte verteilt sich auf den Kreis und einige entfernte Orte wie Cherruex in der Bretagne oder El Alquíán in Andalusien. Den Burschen kennen wir sogar persönlich!

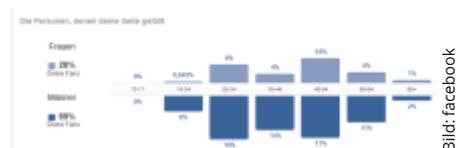


Bild: facebook

Wie geht es weiter

Wir sind noch nicht müde und die Themen werden uns sicher so bald nicht ausgehen ;-)

Wir wünschen uns, dass durch Mund-zu-Mund-Propaganda noch mehr ADFC-Mitglieder den direkten Weg zu uns finden. Und wenn ihr dann die Beiträge kommentiert und diskutiert, gibt uns das wertvolle Hinweise zur Auswahl der nächsten Beiträge. Natürlich könnt ihr auch direkte Vorschläge machen, worüber wir informieren sollen.

Übrigens: Lesen könnt ihr unsere Beiträge auch, ohne ein Facebook-Konto zu haben.

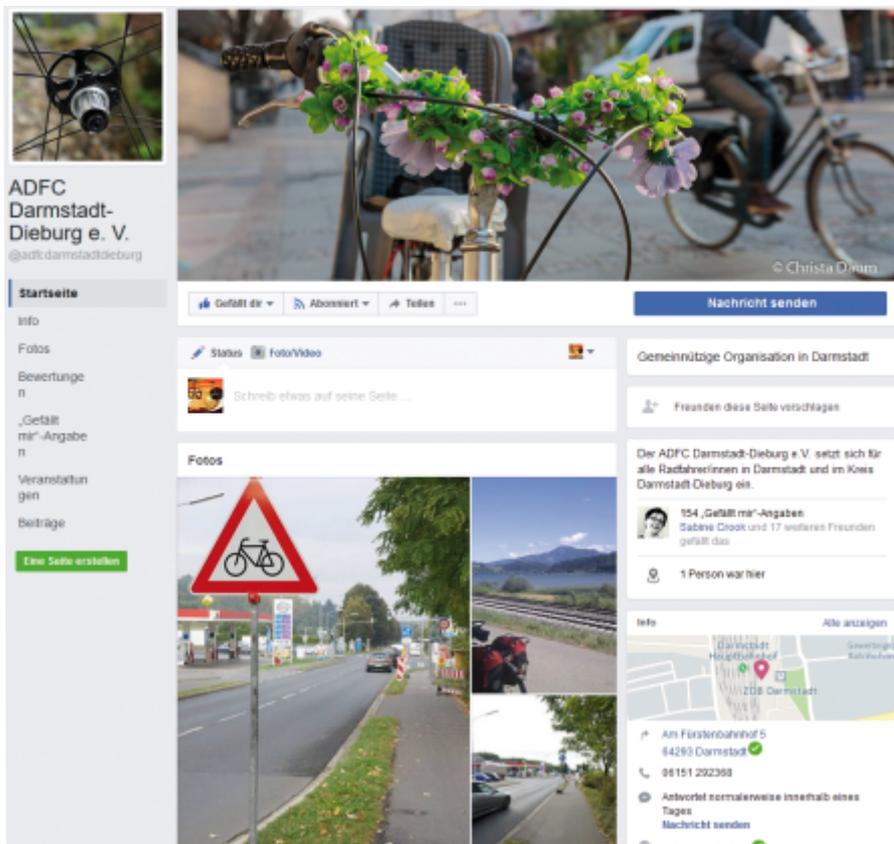
Also

<https://www.facebook.com/adfc Darmstadt-Dieburg>

Wir sehen uns ;-)

Klaus Görden

Bild: Klaus Görden



Heiße Diskussionen auf der Versammlung

ADFC Darmstadt-Dieburg beschließt Unterstützung für „weGErecht“

Auf der diesjährigen Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt-Dieburg standen die notwendigen Berichte und Abstimmungen im Schatten einer kontroversen Diskussion. Nachdem Thomas Grän und Andere ausführlich die Arbeit des Vorstandes im letzten Jahr erläutert hatten, wurde der Vorstand mit großer Mehrheit entlastet.

Haushaltsänderung wurde heftig diskutiert

Ein haushaltsrelevanter Antrag führte dazu, dass die Verabschiedung des Haushaltsplans erst nach der Abstimmung des Antrags erfolgen konnte. Der Antrag sah nämlich vor, dass der ADFC Darmstadt-Dieburg ein Budget in Höhe von 3000€ zur Unterstützung des Vereins weGErecht e.V. zur Verfügung stellen solle, aus dem **konkrete Projekte** dieses Vereins unterstützt werden könnten. WeGErecht "setzt sich für eine gerechte Berücksichtigung insbesondere der Belange von FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Verkehrsgeschehen ein", wie auf <https://wegerecht.org/> zu lesen ist. Das soll bedeuten, dass der Verein sich darum kümmern will, dass die den "schwächeren" Verkehrsteilnehmern zustehenden Rechte auch durchgesetzt werden und die staatlichen Stellen diese aktiv schützen. Dafür sollen Informationsveranstaltungen durchgeführt, rechtliche Gutachten erstellt, aber ggf. auch Klagen gegen Rechtsverstöße unterstützt werden.

Fördermitglied Straßenverkehrsamt Darmstadt

Eine etwas schwierige Situation hätte aus der Tatsache entstehen können, dass das Straßenverkehrsamt Darmstadt Fördermitglied des ADFC Darmstadt-Dieburg ist und Vertreter zur Versammlung geschickt hat. Entsprechende Kritik an dem Antrag wurde aber von ihnen nicht vorgebracht. Sie sehen

das gelassen, weil sie "eine rechtlich einwandfreie Arbeit" machen. Auch sehen sie keinen Anlass, eine Verschlechterung in der Zusammenarbeit mit städtischen Behörden zu befürchten.

Haushalt angenommen

So wurde nach einiger Diskussion dieser Antrag mit 10 Ja- zu 4 Neinstimmen bei 13 Enthaltungen angenommen. Daran kann man sehen, dass dieses Thema durchaus noch immer sehr unterschiedlich betrachtet wird. Nun ist es an dem Verein weGErecht, für konkrete und dokumentierte Projekte den ADFC Darmstadt-Dieburg um finanzielle Unterstützung zu bitten.

Nach der doch relevanten Änderung des Haushaltsplanes wurde dieser diskutiert. Der ADFC Darmstadt-Dieburg ist durch die Satzungsänderung im letzten Jahr ab Beginn 2016 wieder gemeinnützig. Deshalb muss der Vorstand auf die dadurch gegebenen rechtlichen Vorgaben für die Finanzen achten. Das bedeutet, dass alle Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen auch zeitnah wieder ausgegeben werden müssen. Unter dieser Maßgabe wurde der neue Haushalts-

plan bei nur drei Enthaltungen verabschiedet. Der bisher amtierende Vorstand stellte sich zur Wiederwahl. Alle Vorstandsmitglieder wurden mit einer großen Mehrheit wieder gewählt.

Gelder sollen gekürzt werden

Die Landesdelegiertenversammlung des ADFC Hessen sollte 2017 einen Antrag des Landesvorstandes über finanziell einschneidende Änderungen zu Ungunsten der Kreis- und Ortsverbände beschließen. Deshalb wurde auf der Mitgliederversammlung eindringlich darum gebeten, sich als Delegierter aufzustellen, um auf der Delegiertenversammlung mit der vollen Stimmenzahl dagegen stimmen zu können. Eine vollzählige Liste kam auch zustande, und so konnten die Delegierten auf der Landesversammlung zumindest versuchen, das zu verhindern. Das gelang jedoch nicht (siehe Kasten), deshalb müssen wir das nächste Jahr wieder rückgängig machen.

Also: zur Mitgliederversammlung 2018 kommen und sich als Delegierte/Delegierter aufstellen lassen!
Burkhard Walger

ADFC Hessen kürzt Einnahmen der Gliederungen

Schon auf dem letzten Landesaktiventreffen wurden Pläne des Landesvorstandes vorgestellt, die Aufteilung der Mitgliedsbeiträge zwischen Landesverband und den Gliederungen von 50% zu 50% auf 60% zu 40% zugunsten des Landesverbandes zu ändern, zunächst auf 5 Jahre befristet.

Die Ablehnung dieses Vorhabens war bei den Delegierten der Landesversammlung 2017 groß, zumal die Pläne zwischenzeitlich noch verschärft wurden. Es sollte eine Aufteilung von 65% zu 35% geben und das unbefristet. Die einzelnen Aspekte des Antrags wie Aufteilung und Befristung mussten auch in einzelnen Abstimmungen abgelehnt werden. Bei der Vielzahl der Abstimmungen herrschte dann irgendwann Verwirrung darüber, worüber genau jetzt abgestimmt werden soll. So stimmte die Versammlung dann doch einer Aufteilung von 60% der Beiträge für den Landesverband und 40% für die Gliederungen ohne Befristung zu.

In den letzten Jahren machten die Mitgliedsbeiträge bei den Einnahmen des ADFC Darmstadt-Dieburg nur gut die Hälfte aus. Der Rest wurde hauptsächlich durch die Fahrrad-Codierung eingespielt. Die Neuaufteilung führt zu 20% weniger Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen. Somit fehlen uns in Zukunft etwas mehr als 10% der Gesamteinnahmen.

Gefragt und zugehört

Mitgliederbefragung: aufwändig, aber gelungen

Dass es so viel Arbeit werden würde, hatte sich der Vorstand des ADFC Bergstraße bei der Entscheidung, eine Mitgliederbefragung per Telefoninterview durchzuführen, doch nicht vorgestellt. Gut 30 Interviews entfielen auf jedes Vorstandsmitglied, um die 250 Hauptmitglieder zu erreichen.

Überraschend war die positive Resonanz der Angerufenen, die sich zumeist erstaunt und erfreut über die direkte Ansprache durch die Vorstandsmitglieder äußerten.

Ziele

1. Mitgliederpflege, Mitgliederbindung
2. Beurteilung der Vereinsarbeit
3. Aktualisierung der Mitgliederdatei

Bei der Frage der Vorgehensweise hatten wir uns im Vorfeld darauf geeinigt, offene Interviews zu führen. Nach einer kurzen Einleitung über den Grund und die Ziele unserer Aktion wollten wir den Mitgliedern die Möglichkeit geben, ihre Einstellungen, Anregungen und Kritikpunkte frei zu äußern. Dies schien uns vorteilhafter, als ein festgelegter Fragenkatalog, auch wenn die Gewichtung der genannten Punkte bei der Auswertung ungenauer ist.

Bei der Aktualisierung der Mitgliederdatei stand die Ergänzung um fehlende E-Mail-Adressen im Vordergrund, um unsere Mitglieder schnell und kostengünstig zu errei-

chen. Erstaunlich war auch die Vielzahl der Adresskorrekturen, denn wer denkt schon bei Umzug, Heirat etc. daran, seinen Verein zu informieren? Nachstehend die Ergebnisse aus den Interviews.

Reaktionen

Wie zu erwarten, schätzt der überwiegende Teil der Mitglieder vor allem die Vielfalt der angebotenen Radtouren. Dies war in den meisten Fällen auch das ausschlaggebende Argument für eine Mitgliedschaft.

Die zunehmende Zahl von Pedelecs führt auch bei weniger trainierten Radlern zu verstärkter Nachfrage nach weiteren Touren.

Erfreulich auch die Tatsache, dass sich in der weniger zum Radeln geeigneten Winterzeit die Wanderangebote großer Beliebtheit erfreuen

Ob Radfahren oder Wandern, in beiden Fällen spielt neben der sportlichen Aktivität in der Natur auch die Geselligkeit bei den Mitgliedern eine bedeutende Rolle.

Ein wichtiger Punkt für eine Mitgliedschaft ist die Arbeit des ADFC als Lobby der Radfahrer für eine umweltschonende, menschengerechte Verkehrspolitik. Eine gute Verkehrsinfrastruktur für die Radfahrer und eine bessere Vernetzung mit dem ÖPNV sind zwei der häufiger genannten Punkte.

Wahrnehmung

Bei der Wahrnehmung der Angebote des ADFC spielt das jährlich erstellte Tourenprogramm eine herausragende Rolle, neben den als informativ gelobten Zeitschriften Kettenblatt und Radwelt. Großer Beachtung erfreuen sich auch die in den einzelnen Kommunen unseres Vereins stattfindenden Gebrauchtrad-Märkte und Fahrrad-Codierungen sowie die vereinsinternen E-Mails mit aktuellen Informationen und die Presseveröffentlichungen.

Wünsche

Viele Anregungen, Wünsche und auch Kritik betrafen das Thema Touren. Hier spiegelten sich die In-

teressen und Erwartungen unserer Mitglieder am stärksten wider, bisweilen sind sie gegensätzlich.

Gewünscht werden weniger Wiederholungen gleicher Touren, mehr Halbtagestouren, Tagestouren und Mehrtagestouren. Dazu kommen die unterschiedlichen Vorstellungen bezüglich Geschwindigkeit, Gruppengröße und Startpunkte. Auch Pedelec-Touren-Angebote werden vermehrt angeregt.

Dabei reicht das Spektrum vom Genussradler, der nach einem anstrengenden Arbeitstag in netter Runde den Tag ausrollen lassen, über den dynamischen Mountainbiker bis zum sportlichen Rennradler, der sich auspowern möchte. Den Bedürfnissen werden wir mit einem möglichst vielfältigen Programm entsprechen.

Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Verkehrspolitik, bei der eine stärkere Durchsetzung unserer Forderungen gegenüber den zuständigen Behörden und eine schnellere Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen gewünscht werden. Ebenso erwarten einige Mitglieder eine intensivere Öffentlichkeitsarbeit. Hier ist aus der Sicht des Vorstands anzumerken, dass vieles, was im Rahmen der Zusammenarbeit mit den politischen Gremien geschieht, viel Zeit und Arbeit in Anspruch nimmt, ohne dass es für den Außenstehenden sichtbar wird.

Außerdem kam eine Reihe von Anregungen für konkrete Verbesserungen, die Hindernisse und Mängel im Radwegenetz und ähnliches betrafen.

Konsequenzen

Anregungen, Wünsche und Kritik zum Tourenprogramm wurden unmittelbar nach Abschluss der Auswertung mit den Tourenleitern und -leiterinnen diskutiert und zum Teil bereits im Tourenprogramm 2017 berücksichtigt.

Die Hinweise auf Mängel in der Verkehrsinfrastruktur werden in Gesprächen mit den zuständigen Fachbereichen und bei den Radverkehrsschauen der Kommunen behandelt. Der im Februar neu ge-



Foto: Irene Diehl-Neuss

wählte Vorstand wird die Ergebnisse der Befragung in seine Arbeit für das laufende Jahr einfließen lassen.

Fazit

Es kann festgestellt werden, dass die befragten Mitglieder mit der Ar-

beit des Vereins und mit seinen Angeboten überwiegend zufrieden sind. Die geäußerten Anregungen, Kritiken und Wünsche zeigen überdies das Interesse der Mitglieder am Vereinsgeschehen - für den Vorstand Ansporn und hoffentlich

für das eine oder andere Mitglied Anreiz, sich im Verein zu engagieren.

Norbert Diehl

Endlich!

Der Betonklotz ist weg.

Was die Stadtverwaltung von Bensheim auf dem Wirtschaftsweg in Richtung Westen, hinter der Einfahrt zum Reiterhof, gebaut hatte, das war alles andere als gut.

Vor ca. fünf Jahren hatte der damalige Verkehrsdezernent mitten auf dem Fahrweg einen Betonklotz von den Maßen 30 mal 30 mal 30 cm anbringen lassen. Ziel der Maßnahme war es, das Durchfahren der Autos zu unterbinden und Landwirtschaftsfahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern eine weitestmöglich störungsfreie Nutzung zu gewähren.

Als der ADFC dieses Verkehrshindernis begutachtete (in die Planung wurde er nicht einbezogen), lehnte er diese Maßnahme als zu gefährlich für Radfahrer ab. Immerhin konnte bei den Radfahrerschauen der Stadt erreicht werden, dass der Klotz an den Seiten abgechrägt, die Höhe gekürzt, der Sockel wie auch der Fahrbelag besonders gekennzeichnet wurden. Sogar eine Lichtanlage mit Bewegungsmelder warnte den Radfahrer bei Eintreten der Dämmerung.



Foto: Matthias Gehrmann

Der Betonklotz in alter Form.

Trotz beharrlicher Kritik von Seiten des ADFC, dass der Klotz auf der Fahrbahn eine ständige Gefahr darstelle - die Stadtverwaltung blieb hart. Erst als der ADFC die übergeordnete Behörde, den Kreis Bergstraße und die Aufsichtsbehörde des Regierungspräsidiums in Darmstadt einschaltete, musste der Betonklotz entfernt werden.

Ein trauriger Erfolg für die Rad-

fahrer, denn vorausgegangen war ein schwerer Radunfall mit anschließendem Krankenhausaufenthalt.

So gesehen kein Grund zur Freude, denn wenn schon bei der Planung der ADFC angefragt würde, könnten Kosten und menschliches Leid erspart bleiben.

Matthias Gehrmann

radundtat-zwingenberg.de



Walter-Möller Str. 1
64673 Zwingenberg
Tel. 06251 855533

ADFC Infostand bei „Darmstadt Mobil“

Erster Einsatz des neuen "Promo-Rades"



Foto: Thomas Grän

ADFC-Info-Stand-Lastenrad-Mobil mit "Hinterher Hxxl" Anhänger

Eine Autoausstellung in der Darmstädter Fußgängerzone sei nicht mehr zeitgemäß, erklärte Oberbürgermeister Jochen Partsch vor einigen Jahren. Seit 2014 befindet sich daher die einstige Automobilschau unter dem neuen Titel „Darmstadt Mobil“ in einer Metamorphose zu einer vielfältigen und bunten Ausstellung zu Möglichkeiten der menschlichen Fortbewegung.

Der ADFC errichtet seinen Stand ohne Kfz

Eine doppelte Premiere hatte in diesem Jahr der ADFC Darmstadt-Dieburg: Der Verein nahm erstmals mit einem Infostand an der Ausstellung teil, wobei das brandneue ADFC-Info-

Stand-Lastenrad-Mobil zum Einsatz kam. Das elektrisch unterstützte Lastenrad vom Typ Bullitt brachte zusammen mit einem Hin-

terher Hxxl-Anhänger gut einen Zentner Infomaterial auf den Luisenplatz. Das gut dreieinhalb Meter lange Gespann ermöglichte erstmals auch den Verzicht auf den Einsatz eines Kraftfahrzeugs für den Materialtransport.

Viele Fragen, Antworten und Diskussionen rund ums Rad

Das sechsköpfige ADFC-Team beantwortete sieben Stunden lang die Fragen am gut besuchten ADFC-Stand. Die Besucher informierten sich über Pedelecs, Radtourismus, Fahrradtechnik, Fahrradnavigation, Radfahren mit Kindern und natürlich über die Entwicklung der Darmstädter Radverkehrsanlagen. Selbst bei ungewöhnlichen Fragen, wie z. B. den Möglichkeiten zum Handbike fahren in Darmstadt, konnte das ADFC-Team Hilfestellung geben. Thema am Stand war auch die zunehmende Aggressivität im Straßenverkehr, die sowohl von Kraftwie auch von Radfahrern ausgeht. Darüber, wie das Miteinander im Straßenverkehr besser werden kann, gingen die Meinungen weit auseinander.

Luftballons und Gewinnspiel lockern Stimmung auf

Gefragt waren am ADFC-Stand auch die Luftballons für die Kleinen. Für Personen ab zwölf Jahren gab es ein Gewinnspiel. Gewinnchancen hatte, wer drei Fragen zum Fahren in für Radler freigegebenen Einbahnstraßen richtig beantworten konnte. Überraschend hatten mehr als 10% der Teilnehmenden Schwierigkeiten, aus dem Stand heraus alle Fragen richtig zu beantworten. Eine wasserdichte Ortlieb Back-Roller-Fahrradtasche in der Sonderedition „Mit dem Rad zur Arbeit“ gab es zu gewinnen. Manfred Buse aus Groß-Umstadt darf sich über den Gewinn dieses nützlichen Alltagsbegleiters freuen.

Thomas Grän

Diese Art, zugeparkte Radstreifen zu passieren, kann nicht empfohlen werden!



Foto: Thomas Grän

B3 in Zwingenberg verbindet alle Verkehrsteilnehmer

Wirklich?

Die B3 in Zwingenberg wird weiter saniert und die Bürger sollen beteiligt sein. Die Radfahrer haben dabei ihre eigenen Vorstellungen. Bürgermeister Dr. Holger Habich eröffnete die hierzu anberaumte Versammlung und begrüßte die Bürger von Zwingenberg mit den einzelnen Gruppierungen wie Kirchengemeinden, ADFC, Fußgänger, Anwohner und Einzelhandel. Thema war die zweite Bauphase der Sanierung der B3, vom zukünftigen Kreisel an der Abzweigung der K67 bis zur Alsbacher Straße. Die Verantwortlichen wollten nicht nur eine Fahrbahnsanierung für die Autos, wie Hessen Mobil seinen Auftrag verstand, sie wollten außerdem in einem breit angelegten Prozess die Bürger beteiligen und ihre Interessen in Planung und Ausführung einbeziehen.

Vorgehensweise

Dazu präsentierten die beiden beauftragten Firmen (Eichler + Schauss, Stadtplaner und Meyer-Marquart, Regionalentwicklung) die Ziele der Bürgerversammlung und die Methode des prozessorientierten Vorgehens. Ziele des Prozesses sind die Einbindung und das Engagement der Bürger für ihre Stadt unter dem Motto „B3 verbindet“.

In der ersten von drei Planungsphasen nach der Bürgerversammlung treffen sich die Vertreter der verschiedenen Interessengruppen in einer Planungswerkstatt. „Was braucht unsere Stadt um für alle Bewohner lebenswert zu sein“, so das Arbeitsthema. Das erste gemeinsame Treffen ist gelaufen, zwei weitere sind geplant und am Schluss gibt es wieder eine öffentliche Aussprache.

Mehrheitsbeschluss oder einvernehmliche Lösung?

Der ADFC und die Radfahrer von Zwingenberg schickten Franz Knapp als Vertreter in die Planungswerkstatt. Er versammelte als ersten Schritt interessierte Radfahrer zu einem Gespräch, um herauszufinden, was die Radfahrer wollen. Bei diesem Treffen wurde die Interessengemeinschaft der Zwingenberger Radler gegründet. Man definierte das Ziel, sicher mit dem Fahrrad im Verkehr unterwegs zu sein. Um das zu erreichen, schlugen sie für den genannten Bauabschnitt Schutzstreifen vor.

Schutzstreifen signalisieren dem Autofahrer deutlich, „Achtung Radfahrer“, erlauben das Überfahren nur im Begegnungsfall mit anderen Autos und sind so dem Radfahrer auf der Fahrbahn vorbehalten.

Sinnvoll sind sie aber letztlich nur, wenn sie den Regelwerken der Verkehrsplanung entsprechen. Das heißt eine Mindestbreite von 1,50m (notfalls 1,25m) und einen gekennzeichneten Seitenabstand zu parkenden Autos von 0,50m.

Der letzte Stand aus der Planungswerkstatt ist jedoch, dass beidseitige Schutzstreifen von Allen abgelehnt werden, weil dadurch die Parkplätze eingeschränkt werden. Lediglich Knapp als Vertreter der Radfahrer stimmte dagegen.

Der Konflikt „Wollen wir sicheres Parken oder sicheres Radfahren?“ wird hier wieder sichtbar.

Meine Position als Fahrradfahrer und ADFC-Vorsitzender möchte ich in drei Fragen zum Ausdruck bringen:

1. Darf der ruhende Verkehr dem fließenden Verkehr so vorgezogen werden, dass er andere Teilnehmer, hier die Radfahrer, in Gefahr bringt? Nein, darf er nicht!
2. Sind hier die Planer und Prozessbegleiter gefordert, dass es wirklich zu einem Wir-Gefühl kommt, wie in der Zielformulierung zum Ausdruck gebracht? Ja! Immerhin haben bei einer Unterschriftensammlung ca. 160 Bürger einen Schutzstreifen gefordert.
3. Bürgerbeteiligung ist gut, ist jedoch nicht jede Stadtpolitik auch dem Schutz der Minderheiten bzw. der Schwächeren verpflichtet? Ich meine ja!

Wildes Parken - hier leben Radfahrer und Fußgänger gefährlich!



Foto: Heinz Knapp

Fazit

Den beschrittenen Weg der Bürgerbeteiligung halten wir vom ADFC für gut und gratulieren dem Bürgermeister von Zwingenberg zu diesem Vorgehen. Wir appellieren aber auch an ihn, das Interesse der Radfahrer nicht nur von Abstimmungen abhängig zu machen. Hier sind alle Verantwortlichen gefordert, den Radfahrer zu schützen, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu benachteiligen. Wir bleiben dran.

Matthias Gehrman

Kooperation oder Konfrontation?

Autofahrer und Radler

Die Ortsgruppe Lorsch des ADFC Kreis Bergstraße gilt als besonders engagiert und rührig. Neben den in regelmäßigen Abständen durchgeführten Radverkehrsschauen und dem jährlich im Frühjahr stattfindenden Gebrauchtradmarkt stehen auch hin und wieder bemerkenswerte Angebote für Mitglieder und Interessierte auf dem Programm. Im März dieses Jahres war es die Vorführung mit anschließender Diskussion des Films „Fahrradkrieg: Wem gehört die Stadt.“

Vorbereitung

Im Juli 2016 hatte SWR3 eine Dokumentation ausgestrahlt mit dem etwas reißerischen Titel „Der Fahrradkrieg: Wem gehört die Stadt“. Dieser Film ließ Wim Roukens, Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Lorsch Ortsgruppe des ADFC und Radverkehrsbeauftragter des Landkreises Bergstraße, nicht mehr los. Er war der Meinung, dieser Streifen müsse in Lorsch vor möglichst vielen interessierten Zuschauern gezeigt werden. Deshalb überzeugte er zunächst den Verkehrsausschuss der Ortsgruppe und dann die kommunalen Behörden.

Diese stellten kostenlos den re-

präsentativen Vortragssaal der Stadt zur Verfügung. Dabei mag eine Rolle gespielt haben, dass der Bürgermeister selbst ein passionierter Rennradler ist. Der ADFC bedankt sich herzlich!

Die Überraschung war groß, als es sich der Autor und Regisseur des Films, Claus Hanischdörfer, nicht nehmen ließ, die Veranstaltung zu besuchen. Wie auch ein weiterer Protagonist der gegenwärtigen Radverkehrspolitik in der Klosterstadt: Mark-Simon Krause von der Hochschule Darmstadt. Er erstellt mit Mitarbeitern und Studenten zurzeit ein Radverkehrskonzept für Lorsch, das im September 2017 der Öffentlichkeit präsentiert werden soll. Auch dieses Vorhaben wurde von der sehr rührigen Ortsgruppe initiiert und auch hier gelang es, die Stadt mit ins Boot zu holen.

Die Spannung war groß, ob sich die enorme Vorbereitungsarbeit – eingeladen wurden auch die Mandatsträger der umliegenden Gemeinden an der Bergstraße – durch entsprechenden Zuschauerzuspruch auszahlen würde. Die Befürchtungen erwiesen sich als unbegründet. Rund 80 Zuschauer füllten den Saal – der Aufwand hatte sich gelohnt!

Dokumentation und Diskussion

Interessant für alle Besucher verlief die anschließende Diskussion zum Film. Er beleuchtet das oftmals spannungsgeladene Verhältnis zwischen Autofahrern und Radlern in größeren Städten. Und nur dort? Darüber wurde lebhaft diskutiert.

Die Dokumentation lieferte jedenfalls reichlich Anschauungsmaterial, gerade weil sie dieses emotional aufgeladene Thema überaus objektiv angeht. Gedreht wurde in Stuttgart – der Stauhauptstadt Deutschlands mit lediglich 6% Radverkehrsanteil! – sowie in Freiburg, Amsterdam und Münster, der „Fahrradhauptstadt“ Deutschlands mit einem Radverkehrsanteil von aktuell 40 %, der noch weiter aufgestockt werden soll. So überspannt der Film auch in seinen Schauplätzen eine große Bandbreite. Die rege Diskussion ergab weitere Aspekte und Anregungen zu diesem aktuellen Themenfeld, wobei nicht vergessen werden soll, dass es sich ja bei den Autofahrern und den Radlern oftmals um den gleichen Personenkreis handelt. Etwas mehr Verständnis füreinander würde allen Verkehrsteilnehmern das Miteinander erleichtern und den Spaß an ihrem Fortbewegungsmittel steigern.

Der Film ist in der ARD-Mediathek zu finden: <http://bit.ly/2p2b8gg>

Ulrich Villringer



Foto: Herbert Manfeld

Podiumsdiskussion nach dem Film: v.l.n.r Bürgermeister Christian Schönung, Lorsch, Wim Roukens, ADFC Lorsch, Mark-Simon Krause, Hochschule Darmstadt und Claus Hanischdörfer, Stuttgart, Autor und Regisseur des Films "Der Fahrradkrieg: Wem gehört die Stadt?"

Radverkehrskonzept für Frankfurter Straße

Umgestaltung im Bereich Merck führt zu massiven Verschlechterungen für den Radverkehr.

Der ADFC Darmstadt-Dieburg hat das im Auftrag der Stadt Darmstadt im Juni 2016 erstellte Radverkehrskonzept zur Umgestaltung der Frankfurter Straße im Bereich der Fa. Merck ausführlich analysiert und bewertet (s. Kettenblatt 2/16, S.12 f.). Die Bewertung dieses Konzepts durch den ADFC Darmstadt-Dieburg fällt ernüchternd aus: der Radverkehr wird in Summe behindert, die Verkehrssicherheit nimmt ab, die heute bestehenden Führungen von Rad- und Fußverkehr sind besser als die geplanten.

Im städtischen Radverkehrskonzept ist die ausschließliche Führung des Radverkehrs auf gemeinsamen Geh- und Radwegen vorgesehen. Ein Angebot für zügigen Radverkehr ist nicht geplant. Das Stichwort „Pedelec“ kommt im Radverkehrskonzept noch nicht einmal vor. Die geplanten gemeinsamen Geh- und Radwege waren vor 50 Jahren bei den Verkehrsplanern populär, sind aber einem zeitgemäßen Radverkehr nicht gewachsen. Heute bestehende Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden werden manifestiert und vertieft, statt sie aufzulösen.

Die Alternative des ADFC

Im Kern baut das alternative Radverkehrskonzept des ADFC auf Schutz- bzw. Radfahrstreifen für die Frankfurter Straße zwischen Martin-Luther-King-Ring und Ortseingang Arheilgen. Das ADFC-Konzept greift die Grundidee zur Gestaltung des Emanuel-Merck-Platzes auf, verringert das Unfallrisiko von Radfahrenden, ist auf Wachstum im Radverkehr ausgerichtet und stellt ein attraktives Angebot für alle Radler-Nutzergruppen dar. Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden werden konzeptionell vermieden.

Obwohl die Beschlussgremien der Stadt der Planung bereits zugestimmt haben, versucht der ADFC noch eine Wende in der Planung herbeizuführen. Es ist unbegreiflich, warum die Stadtverordneten sehenden Auges ein Radverkehrskonzept für die nördliche Frankfur-



Foto: Thomas Grän

Fünf Tage die Woche gibt es dichten Fuß- und Radverkehr in der Hauptverkehrszeit an der Frankfurter Straße zwischen Nordbahnhof und Martin-Luther-King-Ring. Das Radverkehrskonzept der Stadt Darmstadt geht nur von fünf Fußgängern in der morgendlichen Spitzenstunde aus, die vom Nordbahnhof kommend in Richtung Süden gehen. Die Realität sieht ganz anders aus, wie das ADFC-Foto zeigt: Massenhaft sind Fußgänger unterwegs in Richtung Martin-Luther-King-Ring. Der ADFC rät dringend davon ab, hier gemeinsame Fuß- und Radwege mit Linksverkehr anzuordnen.

ter Straße beschlossen haben, welches erklärter Weise ein objektiv höheres Unfallrisiko für Radfahrende birgt bzw. beabsichtigt. Unverständlich ist auch, warum die Unterlagen des von der Stadt beauftragten Sicherheits-Audits weder den Stadtverordneten noch der Öffentlichkeit frei zugänglich sind. Diese sollen die Vertretbarkeit des erhöhten Unfallrisikos für Radfahrer belegen, was aber nicht zu prüfen ist.

Ende März erläuterten drei ADFC-

Vertreter bei einem Treffen mit Oberbürgermeister Jochen Partsch, Verkehrsdezernentin Barbara Boczek und zwei leitenden Mitarbeitern des Straßenverkehrs- und Tiefbauamts die Kritik des ADFC. Der ADFC hat darum gebeten, das vorgelegte Radverkehrskonzept grundlegend zu überarbeiten. Es wurde vereinbart, bei einem weiteren Treffen das alternative Radverkehrskonzept des ADFC zu beraten.

Thomas Grän

Thomas Dexheimer, ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter

Thomas Dexheimer, Jahrgang 1976, erfahrener Alltagsradler, ist der erste ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte der Gemeinde Alsbach-Hähnlein. Er hat stets ein offenes Ohr für Überlegungen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in Alsbach-Hähnlein und Umgebung. Erreichbar ist er unter: ervb@alsbach-haehnlein.de. Ein Gespräch mit ihm bringen wir in der nächsten Ausgabe.



Fahrradfreundliches Viernheim als Ziel

Ortsgruppe Viernheim formuliert Wünsche

Im vergangenen Jahr hatte die Ortsgruppe Viernheim begonnen, Wünsche und Anregungen der Viernheimer Radfahrer gezielt in einer Datenbank zu erfassen. Diese Anregungen waren die Grundlage für einen Workshop, in dem die Viernheimer Aktiven einen Arbeitsplan für die verkehrspolitische Arbeit erstellten.

Am Samstag, den 21. Januar trafen sich Christa und Günter Aufdermauer, Gisela Albert, Helmut Träger sowie Heike und Andreas Vondung in den Räumen des Viernheimer Brundtlandbüros zu einem Workshop.

In der ersten Phase wurden die gesammelten Ideen und Vorschläge auf Notizkarten dokumentiert. Jeder Teilnehmer hatte die Gelegenheit, weitere Ideen und Wünsche zu ergänzen.

Im nächsten Schritt der Vorbereitungen wurden die Karten nach Themen gruppiert und die zeitliche Machbarkeit aus Sicht des Viernheimer ADFC diskutiert. Schließlich ergab sich eine Liste mit siebzehn Schwerpunktthemen.

Aus diesem umfangreichen Katalog galt es fünf Themen heraus zu filtern, die, nach Ansicht der Gruppe, als realistische Arbeitsmenge in einem Jahr bewältigt werden könnten. Um diese Auslese zu treffen, konnte jeder Teilnehmer fünf Punkte vergeben.



Foto: Andreas Vondung

v.l.n.r.: Heike Vondung, Christa Aufdermauer, Helmut Träger, Gisela Albert, Günter Aufdermauer

Das Ergebnis war verblüffend eindeutig: die „Top 5“-Themen vereinigten 20 der insgesamt 30 vergebenen Punkte auf sich.

Damit ergeben sich für den ADFC Viernheim folgende Themenschwerpunkte für die Radverkehrspolitik:

- Öffnung aller Einbahnstraßen in Viernheim für Radfahrer
- Bau eines Kreisverkehrs am Ortsausgang Richtung Mannheim (Poco-Kreisel)
- Einrichtung von Fahrradstraßen in der Rathausstraße und der Lorsch Straße
- Fahrradfreundliche Umgestaltung des Alten Weinheimer Wegs von der Weinheimer Stra-

ße bis zur Eissporthalle als Zubringer zum Neubaugebiet Bannholzgraben und nach Weinheim

- Fahrradfreundliche Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße als wichtige Ost-West-Achse

Das Programm ist ohne Frage eine Herausforderung für die Ortsgruppe. Die Möglichkeit der Realisierung der einzelnen Punkte in naher Zukunft sind gut, wenn es gelingt, die Maßnahmen den Entscheidungsgremien überzeugend darzustellen und die Bereitstellung oder Planung der finanziellen Mittel zu erreichen.

Andreas Vondung

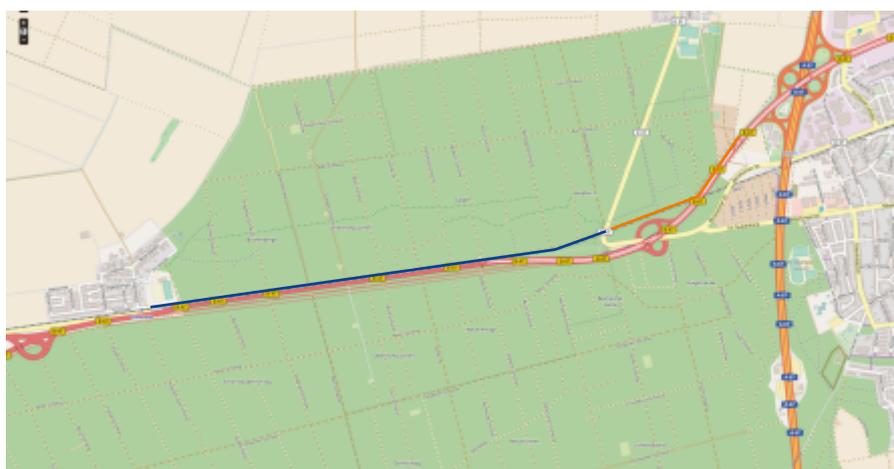
Endlich – Kooperation führt zum lange geforderten Ausbau des Fernradwegs R9

Zwischen Lorsch und Bürsstadt wird der R9 über 4km zur Verbesserung der Befahrbarkeit durch die Radfahrer ausgebaut. Das betroffene Teilstück des Fernradweges R 9 verläuft parallel zur B47.

Von Riedrode bis zur K31 Waldstraße wird eine Strecke von 3km von Hessen Mobil asphaltiert; Fahrbahnbreite 3 Meter.

Von der K31 Waldstraße bis

Blau zeigt den Ausbau in Asphalt, *orange* in Form der wassergebundene Decke.



© OpenStreetMap-Mitwirkende (CC BY-SA 2.0)

Lorsch „Im Rod“ (1km) wird Hessen Forst den R9 mit einer wassergebundene Decke neu herstellen.

Beide Maßnahmen sollten vor den hessischen Ferien, Ende Juni 2017, abgeschlossen sein. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 500.000 Euro und werden vom Bund getragen. Während der Bauzeit wird der Radweg nördlich des

R9 umgeleitet.

Der ADFC Bergstraße wünschte sich den Ausbau seit Januar 2014 und führte Gespräche mit Hessen Mobil und Hessen Forst. Umso erfreulicher ist die am 2. März 2017 bei Hessen Mobil rechtskräftig besiegelte Verwaltungsvereinbarung bezüglich Bau, Unterhaltung und Betrieb.

Möglich wurde die Vereinbarung durch die Zusage der Kommunen Bürstadt, Einhausen und Lorsch, für den Betrieb, Erhaltung und Verkehrssicherung des Radweges Sorge zu tragen.

Der ADFC Bergstraße dankte allen Beteiligten.
Herbert Mansfeld

Das Ende der Fahrradstraße?

Vor zwei Jahren berichteten wir über die Freigabe der Einbahnstraße zwischen Klappacher Straße und Karlstraße. Sie verbindet die Fahrradstraße Wilhelminenstraße mit den östlichen Teilen Bessungs, ein viel befahrene Verbindung. Am 30.3. benutzten dieses kurze Stück 185 Radfahrer im Zeitraum von 7.30 bis 8.30 Uhr und 17.30 bis 18.30 Uhr. Viele Schüler der Georg-Büchner- und Edith-Stein-Schule nutzen diese Verbindung auf ihrem täglichen Weg mit dem Rad zur Schule.

Umbau der Straßenbahnhaltestelle

Im Zuge des Umbaus der Haltestelle der Linie 3 entfällt dieser Weg vollständig zugunsten einer Platzanlage zwischen Karl-, Goethe-, Wilhelminen- und Klappacher Straße.

Wie sollen Radfahrer in Zukunft diesen Platz queren? In den Plänen der beschlossenen Magistratsvorlage ist die Führung von Radfahrern nicht dargestellt. Genau an Stelle der heutigen Einbahnstraße ist eine Fahrradabstellablage geplant.

Der ADFC hat sich mit Vertretern des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes getroffen und das Problem diskutiert. Der ADFC weiß jedoch nicht, was schließlich gebaut werden wird. Daher stellen wir an dieser Stelle erneut unsere Fragen:

- Werden die Bordsteine an für Radfahrer wichtigen Stellen abgesenkt?
- Werden Radfahrer gezwungen, die Fußgängerampel zu benutzen?
- Wenn Radfahrer von der Klappacher Straße unvermittelt links auf den neuen Platz abbiegen, irritiert das nicht die Autofahrer?
- Werden Konfliktstellen zwi-

schen Radfahrern und Fußgängern vermieden, wie etwa Engstellen und schlechte Sichtbeziehungen?

Wie geht es von hier nach Eberstadt?

In einigen Jahren wird man wieder direkt durch die Cambrai-Fritsch-Kaserne fahren können. Vom Ende der Fahrradstraße gibt es drei Möglichkeiten, zur Kaserne zu fahren. Die längste Strecke folgt Straßenbahn auf der Ludwigshöhstraße. Ein Genießer könnte ein Stück der Straßenbahn folgen und dann durch die Orangerie fahren. Allerdings muss er an der Landskronstraße aufpassen: Am Ende der Prälat-Diehl-Straße gibt es keine Querungshilfe. Die kürzeste Strecke mit der geringsten Gesamthöhendifferenz führt über den „neuen Platz“ auf die Klappacher Straße. Fährt man immer gerade aus weiter, hilft auf dieser Route bei Querung der Landskronstraße eine Mittelinsel.

Mag man für ein Ziel in Bessung auch die Ludwigshöhstraße mit



Foto: Burkhard Walger

So sieht zur Zeit der Übergang von der Klappacher- zur Karlstraße aus.

ihren Straßenbahngleisen in Kauf nehmen, so ist doch für Ziele in Richtung Eberstadt die Klappacher Straße die Wunschroute. Wenn man von der Wilhelminenstraße nicht mehr bequem zur Klappacher Straße kommt - ist das das Ende der Fahrradstraße?

Annelie v. Arnim

Die Planung der Straßenbahnhaltestelle. Die rote Linie zeigt den optimalen Weg der Querung für Radfahrer.

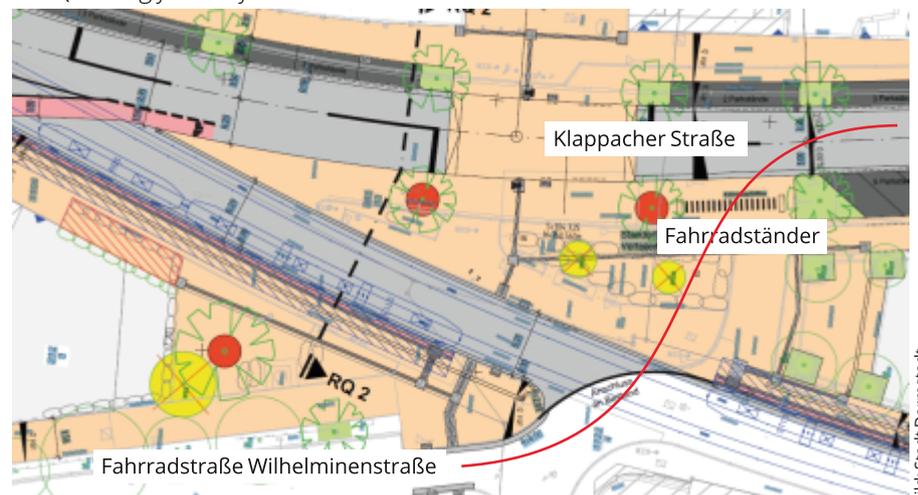


Bild: Stadt Darmstadt

Nachlässigkeit ist gefährlich

ADFC sieht Radfahrerunfall im Zusammenhang mit mangelhafter Beschilderung der Baustellenumleitung

Anfang Februar ereignete sich ein Unfall mit Personenschaden an der Kreuzung Schreberweg/Maulbeerallee. Ein Kraftfahrer soll einem jugendlichen Radfahrer die Vorfahrt genommen haben, dann mit ihm kollidiert und anschließend geflüchtet sein. Der ADFC Darmstadt-Dieburg sieht eine Mitursache für den Unfall in der mangelhaften Beschilderung der Baustellenumleitung an der Unfallstelle. Die provisorische Umleitungsbeschilderung war zum Unfallzeitpunkt unübersichtlich und für die Verkehrsteilnehmer keinesfalls eindeutig, bemängelt der ADFC.

fahrtregelungen ausgeschildert. Insbesondere das Fehlen des Zusatzzeichens 1000-32 „Radfahrer kreuzen von links und rechts“ unter dem Zeichen 220 „Einbahnstraße“ am Schreberweg hat unter Umständen den flüchtigen Kraftfahrer keine vorfahrtberechtigten Radfahrer aus dem südlichen Schreberweg erwarten lassen. Zudem hatte er in den 60 Metern vor der Kreuzung in Summe 13 Verkehrszeichen wahrzunehmen, zu verstehen und zu beachten! Dies ist verwirrend. Die Verkehrszeichen waren zum Teil überflüssig oder falsch angeordnet.

Beschilderung der Vorfahrt sowie Fehler bei den Fahrbahnmarkierungen an diesem Knoten hingewiesen. Sie stellte daraufhin Mängel in der Umsetzung der angeordneten Umleitungsbeschilderung fest. Zum Zeitpunkt des Unfalls war die Beschilderung zwar geändert, aber weiterhin mangelhaft. Bei einer ADFC Befahrung der Baustellenumleitung nach dem Unfall sind an vier weiteren Einmündungen bzw. Kreuzungen Mängel bei der Vorfahrtbeschilderung festgestellt worden. Der ADFC hat die Straßenverkehrsbehörde gebeten die angezeigten Mängel zu überprüfen und zu beheben. Zwei Monate nach dem Unfall ist dies immer noch nicht geschehen.

Verwirrender Schilderwald

An der Kreuzung Schreberweg/Maulbeerallee sind an den vier Zufahrten drei verschiedene und teilweise widersprüchliche Vor-

Korrekturen werden nur langsam vorgenommen

Bereits vier Wochen vor dem Unfall hatte der ADFC die Straßenverkehrsbehörde auf die mangelhafte

ADFC Vorschlag wird nicht umgesetzt

Die Anregung des ADFC, die Einbahnstraße Maulbeerallee ab Schreberweg in Richtung MERCK für den Radverkehr freizugeben, wurde von der Straßenverkehrsbehörde ebenfalls nicht umgesetzt. Die Fahrbahnbreite ließe dies problemlos zu.

Thomas Grän

Der Schreberweg soll Fahrradstraße werden. Er ist schon heute eine wichtige Verbindung des Schülerradverkehrs von Arheilgen in die Kernstadt. Eine unklare Vorfahrtsregelung, doppelte, verdeckte, fehlende, teilweise falsche Verkehrsschilder und die Schilderflut stehen in der ADFC-Kritik nach einem Radfahrerunfall mit Personenschaden.



Foto: Thomas Grän

FAHRRAD REPARATUR STATIONEN



+ DEIN LOGO



Standardausrüstung:

-  **SCHRAUBENDREHER**
SCHLITZ (PH0) SCHLITZ (PH1) PH2
-  **WINKELSCHLÜSSELSETZ**
10 12 15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45 48 51 54 57 60 63 66 69 72 75 78 81 84 87 90 93 96 99 102 105 108 111 114 117 120 123 126 129 132 135 138 141 144 147 150 153 156 159 162 165 168 171 174 177 180 183 186 189 192 195 198 201 204 207 210 213 216 219 222 225 228 231 234 237 240 243 246 249 252 255 258 261 264 267 270 273 276 279 282 285 288 291 294 297 300 303 306 309 312 315 318 321 324 327 330 333 336 339 342 345 348 351 354 357 360 363 366 369 372 375 378 381 384 387 390 393 396 399 402 405 408 411 414 417 420 423 426 429 432 435 438 441 444 447 450 453 456 459 462 465 468 471 474 477 480 483 486 489 492 495 498 501 504 507 510 513 516 519 522 525 528 531 534 537 540 543 546 549 552 555 558 561 564 567 570 573 576 579 582 585 588 591 594 597 600 603 606 609 612 615 618 621 624 627 630 633 636 639 642 645 648 651 654 657 660 663 666 669 672 675 678 681 684 687 690 693 696 699 702 705 708 711 714 717 720 723 726 729 732 735 738 741 744 747 750 753 756 759 762 765 768 771 774 777 780 783 786 789 792 795 798 801 804 807 810 813 816 819 822 825 828 831 834 837 840 843 846 849 852 855 858 861 864 867 870 873 876 879 882 885 888 891 894 897 900 903 906 909 912 915 918 921 924 927 930 933 936 939 942 945 948 951 954 957 960 963 966 969 972 975 978 981 984 987 990 993 996 999
-  **MAULSCHLÜSSEL**
18x10 | 13x15
-  **ROLLGABELSCHLÜSSEL**
-  **REIFENHEBER**
X 3
-  **LUFTPUMPE MAX 10 BAR**
1/2" 1/4" 1/8" 1/16"



REPARIEREN SIE IHR FAHRRAD KOSTENLOS!
Mehr Info gibt es unter www.ibombo.de

Haben Sie Fragen?
Kontaktieren Sie uns!



KONTAKT:
E-Mail: biuro@ibombo.com
Tel: +48 730 070 730
www.facebook.com/ibombo

Kampagne „Miteinanderzone“ in der Darmstädter Fußgängerzone

Die Einen wollen oft einfach nur schnell durch, die Anderen ein besseres Sicherheitsgefühl beim zu Fuß Gehen. Einzelhandel und Fußgänger klagen seit Jahren über die Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden in der Darmstädter Fußgängerzone. Im Fokus der Kritik stehen rücksichtsloses und zu schnelles Radfahren, zu geringe Abstände bei der Vorbeifahrt und Radfahren in gesperrten Bereichen.

Im Frühjahr startet die „Miteinanderzone“

Der Verein Citymarketing hat die Initiative ergriffen, für eine Verbesserung des Klimas zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu werben. Im Frühjahr startet die Kampagne „Miteinanderzone“. Sie versucht, die bestehenden Konflikte zu entschärfen. Über Flyer, Banner und auf den Laufwegen aufgebrachte Logos wird für mehr Rücksicht im Umgang der Verkehrsteilnehmer miteinander geworben. Die Rad-Freigabezeiten für ansonsten gesperrte Straßen sollen erweitert und vereinheitlicht werden. Vorbild für die Aktion ist die Stadt Aschaffenburg, die eine ähnliche Kampagne durchgeführt hat.

ADFC für mehr Rücksicht

Der ADFC wünscht sich ebenfalls mehr Rücksichtnahme in der Fußgängerzone. Zu Fuß Gehende sollten sich dort ohne Furcht vor uneinsichtigen Radfahrenden bewegen können. Die tatsächlichen Zahlen von Unfällen zwischen beiden Gruppen in der Innenstadt bewertet der ADFC jedoch als eher unauffällig. Der ADFC hat Citymarketing eine Liste von Regeln für ein vorbildliches Verhalten von Radfahrenden gegenüber zu Fuß Gehenden übermittelt, eine Art „Fahrrad-Knigge“. Die Fußgängerzone ist nicht nur das Ziel vieler Radlerinnen und Radler, sondern hat auch eine große Bedeutung für den Fahrrad-Durchgangsverkehr. Der



Foto: Thomas Grän

Die Wilhelminenstraße ist eine wichtige Nord-Süd Verbindung für den Radverkehr. Hielten sich ein Jahr nach der Sperrung in Fahrtrichtung Norden noch 50% der Radfahrenden an das Einfahrverbot, so waren es 2015 nur noch 10%. Die Verkehrsmoral verfällt zusehends. Der ADFC drängt auf eine angemessene Lösung des Problems.

Einbahnstraßenring um die Innenstadt und der Wilhelminentunnel sind für den Rad-Durchgangsverkehr in Teilen unattraktiv oder gesperrt. Es fehlt an Umfahrungsmöglichkeiten für die Innenstadt in fast allen Himmelsrichtungen.

Umfahrung ist möglich

Der ADFC hat zu Umfahrungsmöglichkeiten eine Reihe von Vorschlägen gemacht. Beispiel: Seit 2005 ist die Wilhelminenstraße in Fahrtrichtung Norden gesperrt. Der ADFC hat immer wieder angeregt, die parallel verlaufende Anlieger- und Einbahnstraße Zimmerstraße als Umfahrungsmöglichkeit für den Radverkehr frei zu geben. Zuletzt wurde dies 2014 von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt mit der Begründung, die Straße sei zu schmal, es fehle an Ausweichmöglichkeiten, der Einfahrtbereich sei zu unübersichtlich und es handle sich um eine Gefällestrecke mit Kopfsteinpflaster. Der ADFC sieht dies anders. Die Straße ist ausreichend breit, es gibt eine Ein-

fahrt als Ausweichstelle, die Übersichtlichkeit ist nicht schlechter als an vielen anderen Orten, und es ist auch kein Problem, mit dem Fahrrad in geringem Gefälle auf Kopfsteinpflaster zu fahren.

Öffnung der Zimmerstraße

Der ADFC zählte im September 2015 in den Verkehrsspitzenstunden im Schnitt nur alle zwei Minuten ein KFZ in der Zimmerstraße. Drei Viertel der Einfahrenden waren keine Anlieger. Der Radverkehrsanteil in der Zimmerstraße liegt bei fast 50%. Gut ein Drittel der Radfahrenden fährt heute schon gegen die Einbahnstraßenrichtung. Der ADFC hält die Öffnung der Einbahnstraße Zimmerstraße nach 12 Jahren Sperrung Wilhelminenstraße für mehr als überfällig.

Das Video von der Verkehrsbeobachtung in der Zimmerstraße von September 2015 befindet sich im Downloadbereich des ADFC.

<https://www.adfc-darmstadt.de/downloads/in/47>

Thomas Grän

Pfungstadt: Benutzungspflicht in der Mainstraße aufgehoben

Die Mainstraße in Pfungstadt ist mit über zehntausend Fahrzeugen pro Tag eine der meist befahrenen Straßen dieser Stadt. Dort fließt der Durchgangsverkehr zwischen Griesheim und Seeheim-Jugenheim. Eine Umgehungsstraße am Westrand der Stadt soll demnächst für Entlastung sorgen (siehe auch KB 2/2014, Seite 12).

Radfahrer und Fußgänger mussten sich bisher den Gehweg teilen

Im Norden gibt es einen Kreisel, über den Einkaufsmärkte erschlossen sind, im Süden liegt die Kernstadt mit vielen Geschäften. Auf der Ostseite der Straße befindet sich die Friedrich-Ebert-Schule, auf der Westseite die neue Sporthalle. Neben dem Durchgangsverkehr fließt in der Mainstraße der innerörtliche Verkehr von und zu diesen Einrichtungen, darunter Radfahrer und Fußgänger.

Beide Gruppen mussten sich bis Anfang 2017 den Gehweg auf der Ostseite der Straße am Zaun der Friedrich-Ebert-Schule in beiden Richtungen teilen. Radfahrer in Richtung Süden waren als Linksfahrer in diesem Bereich an mehreren Stellen besonders gefährdet: an sämtlichen Einmündungen, sowie an den Übergängen zwischen Fahrbahn und dem kurzen gemeinsa-



Foto: Xavier Marc

Endlich muß man nicht mehr auf der "falschen" Seite fahren.

men Fuß- und Radweg an dessen beiden Enden. Radfahrer mit Ziel Einkaufsmärkte konnten diese kaum erreichen, da der gemeinsame Fuß- und Radweg am Kreisel vorbei führte.

Die Verkehrsschau 2015 erkennt den Mangel

Diese Nachteile wurden im Juni 2015 im Rahmen einer Verkehrsschau, an der der ADFC Darmstadt-Dieburg teilnahm, erkannt. Einvernehmlich wurde beschlossen, die Benutzungspflicht für Radfahrer auf diesem Fußweg aufzuheben.

Der Fußweg bleibt allerdings für den Radverkehr freigegeben.

Der ADFC Darmstadt-Dieburg begrüßt diese Entscheidung und deren Umsetzung. Radfahrer entscheiden dort selber, wo sie fahren möchten. Der geübte Radfahrer kann ggf. mit seinem E-Bike auf der Fahrbahn sein Ziel zügig erreichen, während der weniger geübte auf dem Fußweg in gemütlichem Tempo weiter fahren darf. Das ist Vorbild für eine zukunftsfähige innerörtliche Verkehrspolitik, für die sich auch der ADFC einsetzt.

Xavier Marc

Dennoch kann man von der Fahrbahn (vorsichtig) auf die Nebenstraße wechseln.



Foto: Xavier Marc

Fahrradtag rund ums Naturfreundehaus Kaufen, Kuchen und Codierung am „Moorhaus“

Die Naturfreunde Ortsgruppe Pfungstadt und das FIZ – Frauen im Zentrum e.V. Pfungstadt – hatten am Sonntag, dem 26. März 2017, bereits ihren fünften Fahrradtag mit Aktionen rund um das Fahrrad am Moorhaus veranstaltet. Bei frühlingshaftem Wetter standen zahlreiche gebrauchte, gut erhaltene Räder von klein bis groß zum Verkauf. Der ADFC war mit 3 Personen der Ortsgruppe Tannenberg für die Fahrrad-Codierung anwesend; von diesem Angebot machten in den 4 Stunden 35 Rad-eigentümer Gebrauch, davon viele Pedelec-FahrerInnen.

Der Automobilclub Europa (ACE) erläuterte am ACE-Fahrradsimulator, wie Gefahren rechtzeitig erkannt und vermieden werden können. Radwegekarten der Fa. Meki rundeten das Informationsangebot ab. Das reichhaltige Kuchen- und Getränkeangebot der Naturfreunde verkürzte die Wartezeit für die Besucher. Übrigens: Das Natur-



Foto: Monika Hübenbecker

Das Codier-Team des ADF Darmstadt-Dieburg ist fleißig dabei, potentiellen Raddieben die Freude zu verderben.

freundehaus „Moorhaus“ hat jeden Sonntag von 11 bis 18Uhr geöffnet. Hierher lohnt sich ein Radausflug für die ganze Familie - einfach den Picknick-Korb wie im Biergarten

mitbringen, Getränke und Eis gibt es bei den Naturfreunden.

Monika Hübenbecker

Anschluss gesucht?

ORION
Bausysteme GmbH

Gleichzeitig für Vorderrad und Rahmen
bietet der funktionsoptimierte Anlehnbügel
BETA XXL perfekten Anschluss!

ADFC geprüft und empfohlen!

Fahrradparker BETA XXL,
erfüllen die Anforderungen
der neuen **DIN 79008**
„Stationäre Fahrradparksysteme“



Waldstraße 2 • D-64584 Biebesheim
Tel.: (0 62 58) 55 52-0 • Fax: 55 52-36
www.orion-bausysteme.de



Karl Drais: 2 Räder – vor 200 Jahren

Karl Friedrich von Drais wurde am 29. April 1785 in Karlsruhe geboren. Er besuchte die Forstschule seines Onkels, studierte von 1803 bis 1805 in Heidelberg und trat in den badischen Forstdienst ein. Karl Drais wurde 1811 vom aktiven Forstdienst freigestellt, behielt seine Bezüge weiter und zog wieder zur Familie nach Mannheim.

Drais übergab die mechanische Arbeit an seinen Erfindungen Handwerkern. Er ließ u.a. einen automatischen Notenschreiber (1812) sowie zwei vierrädrige Fahrmaschinen (1813/14) bauen. Die Fahrmaschine 2 wurde über Pedale angetrieben, während er bei der zweirädrigen Laufmaschine (1817), gebaut von Wagner Johann Frey, darauf verzichtete.

Vulkanausbruch förderte Erfindung des Fahrrades

Mit seinen Fahrzeugen reagierte er auf eine 1812 beginnende Serie von Missernten, die infolge des Tambora-Ausbruches (1815) in einer Hungersnot und der Not schlachtung von Pferden gipfelte.

Seine Fahrt am 12. Juni 1817 von Mannheim zur ca. 7 km entfernten Pferdewechselstation „Schwetzingen Relaishaus“ (im heutigen Stadtteil Rheinau) war der Urknall des pferdelosen Individualverkehrs.

Karl Drais benötigte für die Hin- und Rückfahrt nur eine knappe Stunde.

Die Vermarktung der Erfindung blieb ihm als badischen Beamten verwehrt. Immerhin ernannte ihn Großherzog Carl unter Weiterzahlung seines Gehaltes zum Professor für Mechanik.

Schon damals wurde auf den Gehwegen gefahren

Die Fahrbahnen waren zu dieser Zeit stark zerfurcht und für die Laufmaschinen schlecht geeignet. Die „Draisinen-Reiter“ wichen deshalb auf die glatten Gehwege aus und waren dort viel zu schnell. Im Dezember 1817 wurde die Laufmaschinennutzung auf den Bürgersteigen untersagt – der Schlossgarten wurde bis zum Verbot in 1822 zum Refugium der Draisinenreiter. Polizeiliche Verbote auch in England und den USA brachten den Radverkehr zum Erliegen.

Sein Vater starb 1830. Karl Drais war den Angriffen der politischen Gegner des Vaters ausgesetzt und wurde gemobbt. Nach einem mörderischen Anschlag zog Drais von 1839 bis 1845 nach Waldkatzenbach. In dieser Zeit testete er fußgetriebene Fahrzeuge auf Eisenbahnschienen in Karlsruhe und zog schließlich wieder in seine Geburts-

stadt.

Als Demokrat der badischen Revolution legte Karl Drais 1849 seinen Adelstitel ab. Mit dem Scheitern der Revolution wurde er misshandelt, enteignet und als psychisch krank fast entmündigt. Seine Pension wurde von der preussischen Besatzung beschlagnahmt, er starb verarmt am 10. Dezember 1851.

Zwischen 1860 und 1865 etablierte sich das Rollschuhlaufen und bereitete den Boden für die Frontkurbel-Velocipede von Michaux und Lallement. Die immer größeren Vorderräder führten in die technische Sackgasse der Hochräder. Um 1885 setzte sich das Sicherheitsniederrad mit indirektem Kettenantrieb des Hinterrades durch. Die luftgefüllten Reifen (John Boyd Dunlop, 1887) sorgten für höheren Fahrkomfort.

Ausstellung in Mannheim

Im Technoseum werden bis zum 25. Juni 2017 die Anfänge, die Geschichte und die mögliche Zukunft des bis heute weltweit verbreiteten Verkehrsmittels in einer Sonderausstellung thematisiert. Weitere Veranstaltungen siehe <http://www.monnem-bike.de>.

Gerd Hüttmann, ADFC Mannheim

Von Drais' Laufmaschine zum Fixie!



Foto: Gerd Hüttmann

TECHNOSEUM

Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim
Museumsstraße 1,
68169 Mannheim
Tel.: (06 21) 42 98-9
eMail:

info@technoseum.de
Internet:

<http://www.technoseum.de>

Öffnungszeiten:

täglich 9.00 bis 17.00 Uhr

ADFC-Mitglieder erhalten bei Vorlage des Ausweises ermäßigten Eintritt in die Landesausstellung.

Urlaub zu Hause

Mit dem Rad zur Rheininsel Nonnenau

Die nähere Umgebung Darmstadts bietet viele Möglichkeiten, sich an freien Tagen oder an zuhause verbrachten Urlaubstagen auf angenehme Weise die Zeit zu vertreiben. Eine davon ist ein Besuch der zu Trebur gehörenden Rheininsel Nonnenau, die allerdings viel näher bei Ginsheim-Gustavsburg liegt. Idealerweise sollte man mit dem Rad dorthin fahren. Alternativen zum Rad finden Sie in den Erläuterungen.

Radwanderwege führen uns zum Rhein

Wir benutzen ausschließlich markierte Radwanderwege (MRW), deren Nr. 20 uns vom Darmstädter Luisenplatz immer Richtung Westen über Griesheim, Wolfskehlen und Leeheim bis zum Rheindeich bringt, den wir bei den Kammerhöfen mit den markanten Parabolantennen erreichen. Hier geht es mit der Markierung R6 bzw. dem Europäischen Fernradweg Nr. 15 rechts ab und bald über die zur Fähre Kornsand führende Straße hinweg, am Gelände eines auf Radreisen spezialisierten Busunternehmens vorbei immer am Deich entlang bis zur Kreuzung mit dem MRW 16, dem wir nach links folgen, bis wir zu einem Steindamm und dem Brückchen kommen, die uns zur Insel Nonnenau bringen. Durch zwei Durchlässe gurgelt das Wasser aus dem Hauptarm des Rheins in den etwas tiefer gelegenen Altrhein. Jetzt liegen rund 200m holpriges Kopfsteinpflaster vor uns, die man durchaus das Rad schiebend bewältigen kann.

Pause mit Rheinblick

Bald darauf begrüßen uns rechts Gaststätte und Biergarten „Zum Rheinblick“, wo man sich Plastikstühle ausleihen und so dort erstandene Speis und Trank direkt am Rheinufer verzehren kann. Dass man dann die Stühle wieder zurück bringt, ist Ehrensache. Vorbei an den Bereichen eines Campingplatzes, der Treburer Angler und des Naturistenbundes Rhein-Main erreichen wir nach abwechslungsreichen 32 Radkilometern ab



Foto: Karim Nitsche

Am Gasthaus Rheinblick

Darmstadt das Hofgut Langenau, das im 15. Jahrhundert der Familie Gensfleisch gehörte, aus der auch Johannes Gutenberg, der Erfinder des Buchdrucks mit beweglichen Lettern stammt. Nach einer wechselhaften Geschichte lenkt seit 1970 die Familie Kreuzer-Cremerius die Geschicke des seitdem in einen ansprechenden und gepflegten Zustand gebrachten Hofguts. Aus einer kleinen Apfelweinwirtschaft erwuchs nach und nach die heutige Gastronomie mit Biergartenatmosphäre im Innenhof und fast mediterranem Flair auf den Terrassen mit schönem Rheinblick.

Hofgut Langenau bietet Kulinarisches

Neben den üblichen Fleischgerichten wie Würstchen aller Art und Steaks bieten beide Lokale auch nette Kleinigkeiten zu moderaten Preisen an. Im Hofgut stellten wir uns ein kleines Mittagsmenü zusammen, bestehend aus geräucherter Forelle, Krautsalat und zwei Portionen Schmalzbrot und bezahlten dafür nur 12,50€. Im Rheinblick kosten beispielsweise eine Hausmacher Wurstplatte 6,50€ und eine Portion Spundekäs mit Brezeln 2,50€. Auch werden hier wechselnde Tagesgerichte angeboten. Das von uns auf Radtouren bevorzugt genossene alkoholfreie Weizenbier kostet an beiden Laborstationen 3,00€ der halbe Liter.

Rückweg über Hofgut Nonnenau

So gestärkt und gut erholt können wir den mit 38km etwas längeren Rückweg nach Darmstadt antreten. Dieser führt uns zunächst weiter nach Norden, vorbei am zur Event-Location umgestalteten früheren Hofgut Nonnenau, zur schön altertümlichen Rheinfähre Johanna, die für zusammen 2€ Rad und Mensch wieder auf das Festland bei Ginsheim bringt. In Ginsheim folgen wir nach rechts Richtung Süden dem Radweg R6 bzw. Europa 15 bis zu der Stelle, wo wir am Hinweg zur Nonnenau abgebogen sind. Hier fahren wir nun nach links auf den MRW 16, dem wir bis auf Höhe der Täubcheshöhle folgen. Von dort führt uns rechts abbiegend der MRW 17 wieder zurück in Darmstadts Innenstadt, die wir hoffentlich zufrieden über einen schönen Tag erreichen.

Alfred Nitsche

Markierung für Radwanderwege des Odenwaldclubs (MRW).



Bild: Odenwaldclub

Moment mal Ein Radfahrer ...

fährt spät Abends in Bensheim die Mannheimer Straße entlang, bis sie in die Weinheimer Straße einmündet. Die Weinheimer Straße führt im Bogen um die Einmündung herum, so dass der Radfahrer die von rechts kommenden Fahrzeuge erst sehr spät sehen kann. Auch Autofahrer, die von rechts kommen, können einen Radfahrer, der aus der Mannheimer Straße kommt, lange nicht erkennen, schon gar nicht bei Dunkelheit.

Der Radfahrer hat keine Bedenken, nach rechts in die Weinheimer Straße einzubiegen, obwohl sich der Lichtschein eines Autos nähert. Das Auto fährt ja auf der gegenüberliegenden Straßenseite; ein entgegenkommender Radfahrer hat noch genügend Platz. Der Radfahrer will gerade in die Weinheimer Straße einbiegen, da erkennt er, dass die Scheinwerfer des Autos

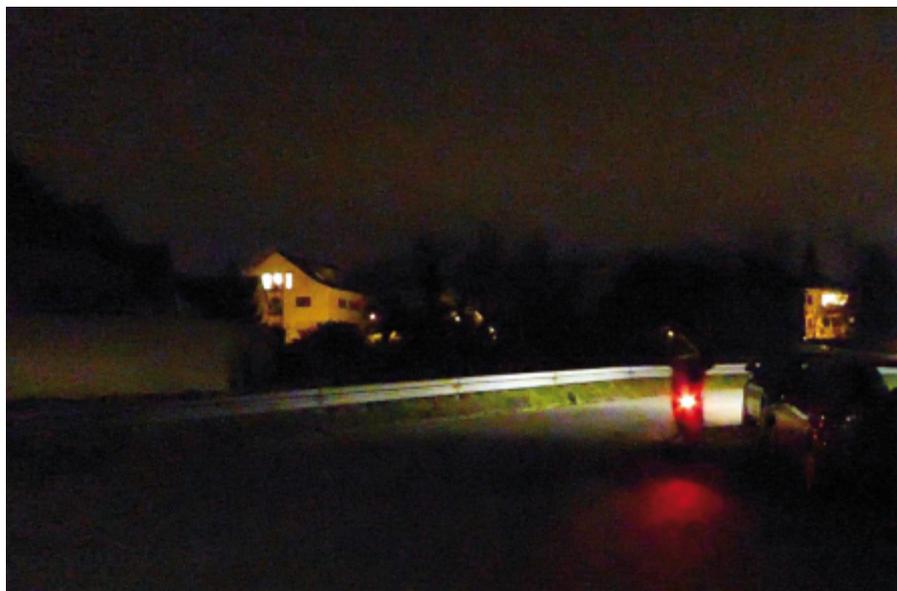


Foto: Renate Peterson

Im Dunkeln - wo ist der Radfahrer?

genau auf ihn zukommen. Der Autofahrer schneidet die Kurve, fährt also auf der linken Straßenseite! Würde ein Auto aus der Mannheimer Straße kommen, wäre es am Scheinwerferlicht zu erkennen gewesen. Mit einem Radfahrer rech-

net der Autofahrer offenbar nicht. Für den Radfahrer gibt es keinen Platz mehr. Der kann gerade noch beide Bremsen anziehen und anhalten, dann fährt das Auto ungebremst dicht vor ihm vorbei.

Klaus Peterson

Zweiter Band von „Rauf aufs Rad“ erschienen

Der Mannheimer Morgen (MM) hat jetzt den zweiten Band „Rauf aufs Rad“ herausgebracht. Dieser wurde in Zusammenarbeit mit den ADFC Kreisverbänden Worms, Mannheim, Bergstraße und



Karlsruhe erarbeitet. Tourenleiter des ADFC und Redakteure des MM berichten von interessanten Touren in der Metropolregion Rhein-Neckar, etwa von der Bergstraße, aus Mannheim, Karlsruhe und Worms. So gibt es z.B. eine Schiffstour mit dem Fahrrad, eine Übernachtungstour nach Wissembourg, Badeseetouren und Kulturtouren, wie auch anspruchsvolle, sportliche Touren. Der ADFC Bergstraße ist allein mit acht Touren vertreten. In dem Buch finden sich auch Adressen zum Download von GPS Tracks, Karten und Tourbeschreibungen.

Das Buch kann zum Preis von 9,50€ in jeder Buchhandlung bestellt werden.

ISBN: 978-3980917865

Matthias Gehrman

(Organisator und Autor)

Das Letzte

Warnschilder im Straßenverkehr sind überaus hilfreich. Es wäre ja auch kaum zu verantworten, wenn ein tollwütiger Fahrradfahrer einen PKW-Fahrer oder gar einen Polizisten beißen und dabei die Tollwut übertragen würde!



Foto: Xavier Marc

Leserbrief

Fantasie durch Verordnung ersetzt!

Josef Zwesper, der im Regierungspräsidium Darmstadt für Unterbringung und Innere Dienste zuständige Dezernatsleiter, bezieht sich auf den Artikel, den wir unter der Rubrik „Das Letzte“ im Kettenblatt 2/2016 brachten, und schreibt uns:

„... Mit einem originellen Bild weisen Sie auf ein „phantasievoll“ Verkehrsschild an der Zufahrt Grafenstraße zum Wilhelminenhause hin. ... Das gezeigte Schild wurde auf Veranlassung des Hauseigentümers angebracht. Er hat alle Mieter informiert, dass er wegen der Unfallgefahr an der Schrankenanlage darauf bestehen müsse, dass Fahrradfahrer die Zufahrt nicht mehr benutzen dürfen und stattdessen absteigen und den vorhandenen Zugang für Fußgänger zu benutzen haben. Er werde ein entsprechendes Verbotsschild anbringen lassen. Wir haben uns natürlich als Mieter an solche Vorgaben zu halten und haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsprechend über die Änderung informiert. Bei der Auswahl des Schildes hat uns der Eigentümer jedoch nicht beteiligt.

Obwohl das Schild in der Praxis wohl durchaus den gewünschten Effekt gehabt hatte, sind wir durch den Beitrag im Kettenblatt auf den Zustand aufmerksam geworden. Wir haben den Hauseigentümer umgehend gebeten, das Schild zu entfernen und am besten den früheren Zustand wieder herbeizu-



Aus Alt (oben) ...

... mach Neu (unten)!



führen, oder, wenn er denn weiter auf einem Schild bestehen sollte, eine korrekte Beschilderung vorzunehmen.

Der Hauseigentümer war zu einer Änderung bereit und hat zwischenzeitlich eine Neubeschilderung vorgenommen.

Die Nutzung von Fahrrädern ist in unserer Behörde ein wichtiges Element unserer Mobilität. Wir verfügen über mehrere Fahrräder (Cityräder und Pedelecs), die wir dienstlich einsetzen. Die Räder sind bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sehr beliebt. Daneben

unterstützen wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch die Bereitstellung von Abstellplätzen für die privaten Fahrräder. An unseren beiden Dienstgebäuden in Darmstadt verfügen wir über derzeit 150 Abstellplätze, die allerdings nur teilweise überdacht sind. Im Zuge der demnächst vorgesehenen Sanierung des Wilhelminengebäudes ist geplant, weitere ca. 50 überdachte Abstellplätze zu schaffen. ...“

Josef Zwesper

Impressum

Herausgeber:

ADFC Darmstadt-Dieburg e.V. und
ADFC Bergstraße e.V.

Erscheinungsweise:

halbjährlich

Verantwortlich:

Annelie v. Arnim
Matthias Gehrman,

Redaktion:

Matthias Gehrman,
Heiner Schäfer

Satz und Layout:

Burkhard Walger

Titelbild:

Hans-Werner Meinberg

Auflage:

1500 Exemplare

Anzeigenschluss 2-2017:

26. Oktober 2017

Redaktionsschluss 2-2017:

12. Oktober 2017

Internet:

<http://www.magazin-kettenblatt.de>

eMail:

redaktion@magazin-kettenblatt.de

Nachdruck ist unter Angabe der Quelle und mit Zusendung eines Belegexemplars an die Redaktion genehmigt.

ISSN 2199-9546



Warum mit dem Rad zur Arbeit?
**„Weil meine Gesundheit
Vorfahrt hat“**

Los geht's! Fahren Sie zwischen dem 1. Mai und dem 31. August an mindestens 20 Tagen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und gewinnen Sie attraktive Preise. Alles zur Aktion unter www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de oder bei der AOK in Ihrer Nähe.

Eine Gemeinschaftsaktion des Allgemeinen Deutschen
Fahrrad-Clubs e. V. und ihrer AOK – Die Gesundheitskasse.

mit-dem-rad-zur-arbeit.de



**Inspiration für
die nächste Radreise**

Broschüre kostenlos im ADFC-Infoladen
und in vielen Fahrradläden erhältlich.

Auch als E-Paper verfügbar!

Direkt bestellen: 01805 00 3479* oder auf:
www.adfc.de/dpr-bestellen

*0,14 €/Min. aus dem deutschen Festnetz, mobil max. 0,42 €/Min.